



M comme Mobilité ou les déplacements urbains au quotidien

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat. M comme Mobilité ou les déplacements urbains au quotidien. GODARD X. (Ed.). Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif, INRETS ; Karthala, pp. 203-218, 2002. halshs-00080424

HAL Id: halshs-00080424

<https://shs.hal.science/halshs-00080424>

Submitted on 18 Sep 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

M

comme Mobilité

Lourdes DIAZ OLVERA et Didier PLAT

in GODARD X. (éd.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, collection Economie et Développement, pp.203-218.

Qu'il s'agisse de se rendre au travail ou d'en rechercher un, d'aller à l'école ou à l'Université, de devoir acheter les ingrédients du repas ou de se procurer le bois nécessaire à leur cuisson, de participer à un mariage ou d'assister à un enterrement, les déplacements dans la ville sont une nécessité quotidienne pour la grande majorité des citadins. La mobilité, articulant la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, est alors le moyen de réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace. La demande de transport dérive essentiellement d'une demande d'activités, localisées dans des lieux distincts, qu'on désigne par motif du déplacement. Les besoins de déplacement varient alors avec la position sociale de l'individu : hommes et femmes, riches et pauvres, jeunes et vieux, citadins de souche et villageois fraîchement arrivés n'ont ni les mêmes modes de vie, ni les mêmes usages de la ville.

Décrire la mobilité d'un citadin " moyen " n'a ainsi que peu de sens et il importe, au contraire, de chercher les déterminants sociaux majeurs des comportements individuels, si l'on veut ensuite " construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portées par les évolutions de l'économie, des politiques publiques, des systèmes de valeurs, ou encore de l'occupation de l'espace, et se donner les moyens de construire des visions prospectives de manière à faire débattre sur les enjeux comme sur les moyens " (Orfeuil, 2000 : 42).

La mobilité s'appréhende usuellement à travers le nombre moyen de déplacements effectués par jour et par personne, ces déplacements pouvant être ventilés selon divers paramètres, tels que le motif. Diverses méthodes ont été peu à peu élaborées dans les pays du Nord pour recueillir ces informations sur les comportements de mobilité, des plus simples, les comptages de véhicules ou de voyageurs, aux plus complexes, les enquêtes auprès des personnes ou au domicile des ménages.

Encadré : Les enquêtes-ménages mobilité dans trois capitales subsahariennes

Le Laboratoire d'Economie des Transports a participé à la réalisation de trois enquêtes dans des capitales sahéliennes : Ouagadougou en 1992 et Bamako, en 1993, avant la dévaluation du Franc cfa, Niamey en 1996. Ouagadougou et Bamako comptaient environ 800 000 habitants au moment des enquêtes et Niamey 600 000. Les trois villes présentaient alors des situations bien distinctes en matière de transport urbain. A Ouagadougou, le transport individuel, deux-roues motorisés tout particulièrement, dominait face à un transport collectif réduit et uniquement public. A Niamey, les modes individuels étaient peu présents et l'offre de transport collectif reposait principalement sur des opérateurs privés. Bamako se trouvait dans une situation intermédiaire, avec coexistence de modes motorisés individuels (deux-roues à moteur surtout) et de transports collectifs privés, artisanaux essentiellement.

Dans les trois cas, l'échantillon résulte du tirage aléatoire de ménages au sein de zones préalablement sélectionnées selon une stratification spatiale reposant sur une grille de critères économiques, d'équipement et d'accessibilité. A Ouagadougou, l'enquête s'est déroulée auprès de 753 ménages (3 862 individus), à Bamako auprès de 251 ménages (1 666 individus) et à Niamey auprès de 757 ménages (2 732 individus).

Le questionnaire commun utilisé lors des enquêtes permet de recueillir trois niveaux d'information :

1. des données générales sur le ménage (composition socio-démographique, caractéristiques du logement, équipement transport, habitudes alimentaires, parcours migratoire du chef de ménage) ;
2. des renseignements concernant chaque individu de 14 ans ou plus (caractéristiques socio-économiques, équipement transport et dépenses mensuelles correspondantes, opinions sur les modes de transport) ;
3. diverses caractéristiques de chacun des déplacements de la veille de chaque individu enquêté (motif, heures de départ et d'arrivée, mode de transport utilisé, lieux d'origine et de destination).

Les enquêtes auprès des ménages, les plus riches, permettent d'appréhender, en plus des pratiques quotidiennes de déplacements, certaines dimensions des modes de vie et des interrelations entre les différents membres du ménage à travers, par exemple, l'attribution des véhicules du ménage ou la répartition des déplacements contraints comme les accompagnements. " L'enquête ménages déplacements est aux déplacements urbains ce que le recensement général de la population est à la

démographie” (Certu, 1998 :13). De telles enquêtes périodiques ont été mises en place dans bon nombre de villes des pays développés et permettent une bonne vision de la mobilité et de son évolution. La situation est tout autre dans les villes du Sud, particulièrement en Afrique.

Quantitativement, les travaux sur les transports urbains en Afrique sont rares, concernent surtout des capitales, et n'abordent généralement que les aspects liés à l'offre de transport. Cela s'explique d'abord par des considérations économiques et financières liées à la mise en place de systèmes de transport urbain, avec des traits spécifiques à l'Afrique subsaharienne. L'explosion urbaine récente et les indépendances tardives ont longtemps retardé la prise de conscience de l'enjeu transport urbain. La plupart des sociétés de transport public n'étant apparues qu'au cours des années 70, la priorité pour les décideurs fut d'identifier les mesures en vue d'améliorer le fonctionnement et la rentabilité d'entreprises structurellement déficitaires, sans chercher à évaluer les besoins des populations desservies. Le désintérêt pour la connaissance des déplacements des citoyens s'est ensuite vu renforcé par le désengagement de l'Etat de ce secteur, dans un contexte d'ajustement structurel et de limitation des dépenses publiques.

Les conditions de déplacements des citoyens s'avèrent donc largement méconnues dans la quasi-totalité des villes africaines : qui se déplace, pourquoi, comment ? Des enquêtes-ménages réalisées dans les années 90 à Bamako (Pochet et *alii*, 1995), Niamey (Diaz Olvera et *alii*, 1999) et Ouagadougou (Godard et *alii*, 1993) apportent cependant une connaissance sur la mobilité des populations urbaines subsahariennes et ses facteurs explicatifs. Leur analyse parallèle est d'autant plus enrichissante que les contextes urbains présentent de grandes similitudes, mais avec des différences au sein du secteur transport. Des résultats récents de l'enquête-ménages de Dakar, réalisée en 2000 (Syscom, 2001), apportent des éléments de comparaison avec une capitale millionnaire.

Les flux de déplacements

Avant d'examiner les comportements individuels de déplacement, nous allons prendre une vue d'ensemble des flux de déplacement à partir des réponses aux quatre questions où, quand, comment et pourquoi.

Où : des déplacements de proximité

Le domicile constitue le pôle à partir duquel les déplacements s'organisent, généralement sous forme d'allers et retours. Seuls 12 % des déplacements sont dits *secondaires*, n'ayant aucune extrémité au domicile. Qui plus est, la mobilité dans ces capitales est très clairement une mobilité de proximité car environ trois déplacements sur cinq se produisent dans le

quartier lui-même ou ne dépassent pas les quartiers limitrophes. Cette prédominance de la proximité est confirmée par la ventilation des flux selon la distance parcourue. A Bamako comme à Niamey, la moitié des déplacements est réalisée sur de faibles distances (de l'ordre de 1 km), cette proportion étant légèrement inférieure à Ouagadougou (deux déplacements sur cinq) grâce au parc de véhicules individuels qui favorise le parcours de distances plus longues.

Tableau 1 : Répartition spatiale des flux (en %)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
A l'intérieur du quartier d'habitat	39	45	41
Entre le quartier et une zone contiguë	23	13	23
Entre le quartier et le centre-ville	17	13	18
Autres, issus ou allant vers le quartier	12	19	10
Sans extrémité dans le quartier	9	10	8

Quand : des pointes marquées

La ventilation des déplacements selon l'heure à laquelle ils débutent permet d'identifier des pointes distinctes dans ces villes, mais toujours calées sur les rythmes du travail et de l'école. A Ouagadougou et Niamey, la journée est organisée autour d'une pause-repas qui se traduit souvent par un retour à domicile. Il en résulte quatre périodes de pointe, en début et fin de matinée et en début et fin d'après-midi, d'intensité similaire, à l'exception du retour après le repas, un peu plus faible. A Bamako, la pratique de la journée continue se traduit par un retard de la pointe du matin d'environ une heure, la disparition de la pointe en début d'après-midi et une diffusion plus importante durant l'après-midi, suite à l'étalement de la fin de la journée de travail ou d'études. A Dakar, où l'on pratique aussi la journée continue, on n'observe que deux pointes, à l'embauche du matin et à la *descente* du soir, cette dernière étant beaucoup plus étalée. Du fait des distances domicile-école, une part de la population scolarisée ne rentre pas déjeuner chez elle à midi (Kane, 1999), ce qui explique l'absence de pointe à la mi-journée.

Au delà de ces différences, on observe une assez forte concentration temporelle des flux puisque plus de 40% des déplacements (40 % à Niamey, 46 % à Ouagadougou, 47 % à Bamako) se concentre sur 4 heures 30. L'importance des périodes de pointe diminue sensiblement durant le week-end et tout particulièrement le dimanche du fait d'une quasi-disparition des déplacements scolaires et d'une atténuation des migrations domicile-travail.

Comment : la prédominance de la marche

Les quelques chiffres disponibles concernant la répartition modale dans les villes d'Afrique tendent à montrer que la marche serait le lot commun des citoyens. Nos enquêtes confirment cette suprématie, mais en la nuancent puisque le poids des flux pédestres est très variable d'une ville à l'autre, Ouagadougou étant la ville où l'on marche le moins et Niamey celle où l'on marche le plus. Mais les similitudes entre villes se limitent là, tant leurs systèmes de transport sont distincts. Dans les villes disposant de transports collectifs, ceux-ci occupent la seconde place, suivis de près par les modes individuels, deux-roues à Bamako et voiture à Niamey. En revanche, les modes individuels sont dominants à Ouagadougou, les deux-roues motorisés assurant presque autant de déplacements que la marche. Ces différences de répartition modale traduisent l'inégal accès aux modes individuels :

- 84 % des Niaméens et 70 % des Bamakois n'ont aucun véhicule individuel à leur disposition, contre 37 % des Ouagalais ;

- seul un Bamakois sur cinq et un Niaméen sur dix en disposent en permanence tandis que c'est le cas de plus de deux Ouagalais sur cinq.

Tableau 2 : Répartition modale des déplacements (en %)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	57	69	42
Bicyclette	2	2	10
Deux roues moteur	15	8	39
Voiture	9	11	6
Transport collectif	17	11	3

L'offre, certes plus ou moins développée mais néanmoins réelle, de services de transport collectif à Bamako et Niamey semble avoir représenté une alternative à l'acquisition de voitures ou de deux-roues par les citoyens. Mais l'usage de tels services, du fait notamment de leur coût, est réservé aux trajets les plus longs, impliquant en contrepartie un recours accru à la marche sur les courtes et moyennes distances, faute de pouvoir disposer alors de modes individuels. Ceci paraît confirmé par le cas de Dakar où en dépit d'une offre de transport collectif assez riche et diversifiée, près des trois-quarts des déplacements sont pédestres (Syscom, 2001).

Pourquoi : le poids des activités contraintes

Les motifs de déplacement peuvent être appréhendés en une petite dizaine de catégories : achats, accompagnements, démarches, études, loisirs,

religion, travail, visites... Quelle que soit la ville, seuls quatre groupes présentent un poids relatif notable, concernant plus d'un déplacement sur vingt : les visites, le travail et les études, autour d'un déplacement sur cinq, les achats autour d'un déplacement sur dix. Il conviendrait toutefois d'y ajouter, pour Niamey, la religion qui y fait jeu égal avec les achats. Cette relative spécificité de Niamey peut être imputée à plusieurs facteurs, dont une plus forte prégnance de l'Islam, mais aussi un effet d'enquête dû à l'accent mis sur la nécessité de bien repérer tous les petits déplacements.

Ces différents motifs de déplacement sont susceptibles d'être réorganisés en trois grandes sphères d'activité : la vie professionnelle (travail et études), la vie sociale (incluant visites et loisirs) et la vie domestique (achats, démarches, religion, accompagnements...). La structure des flux est identique à Ouagadougou et à Bamako où près de la moitié des flux est générée par les activités liées à la vie professionnelle. Niamey se singularise par un poids un peu plus faible de la vie professionnelle au profit de la vie domestique, du fait bien sûr des déplacements liés à la religion. Dans les trois villes, ces proportions se modifient durant le week-end, moment privilégié des activités de sociabilité générant alors près d'un déplacement sur deux. Mais, conséquence de l'importance du secteur informel, dont les petits commerces, on retrouve le dimanche un taux non négligeable de flux professionnels : 17 % à Niamey et Ouagadougou, 23 % à Bamako.

Tableau 3 : Répartition des déplacements selon les trois types de motifs, en semaine (%)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Vie professionnelle	48	41	47
Vie sociabilité	27	29	28
Vie domestique	25	30	25

Les déplacements domestiques et de sociabilité correspondent majoritairement à des flux internes au quartier d'habitat. La marche en est alors le mode prédominant, dans une moindre mesure toutefois pour la vie sociale. Les activités professionnelles présentent des configurations plus diversifiées, avec notamment de l'ordre d'un trajet sur quatre entre le domicile et le centre-ville à Bamako et Ouagadougou. Celui-ci reste donc d'abord un pourvoyeur d'emplois et de lieux d'études, même si la présence en son sein du marché central et des principaux centres administratifs tend à y attirer également des déplacements domestiques, achats ou démarches. A Niamey, la concentration en emplois et lieux d'études est moindre et le centre n'attire plus qu'un déplacement sur six. Ces déplacements

professionnels, correspondant à des parcours plus longs, donnent lieu à un moindre recours à la marche du fait d'un report vers les modes mécanisés disponibles, d'abord les transports collectifs à Bamako et Niamey, principalement les deux roues à moteur à Ouagadougou.

Ainsi, les flux de déplacement présentent dans les trois villes des caractéristiques très similaires qui peuvent être synthétisées ainsi :

- deux déplacements sur cinq ont lieu dans le quartier de résidence ;
- près d'un déplacement sur deux s'effectue en périodes de pointe ;
- sur quatre déplacements, deux sont liés à la vie active, un à la vie sociale et un à la vie domestique.

En revanche, la répartition modale diffère sensiblement. Si la marche est bien dans chaque ville le premier moyen de déplacement, elle distance très largement les transports collectifs à Bamako et Niamey mais ne fait que jeu égal avec les deux-roues à moteur à Ouagadougou.

Les écarts avec les données relevées dans les contextes urbains des pays du Nord sont donc notables : déséquilibre entre la marche et les autres modes ; maintien de flux professionnels non négligeables en fin de semaine du fait de la vivacité du secteur informel ; poids de la sociabilité, qui se révèle un motif extrêmement prégnant, pesant sur les emplois du temps et laissant peu de place à des activités de loisir.

La mobilité quotidienne

Dans les années 80, le niveau de mobilité totale (tous modes confondus) dans les villes de l'Afrique de l'Ouest était évalué entre 1 et 2 déplacements par jour par habitant, dont 40 à 75 % assuré par des modes motorisés. Nos enquêtes dans les capitales sahéliennes réalisées dans les années 90 montrent des niveaux de mobilité sensiblement plus élevés, allant de 3 déplacements journaliers à Bamako à plus de 4 à Niamey (mais pour un temps passé à se déplacer équivalent dans les trois villes, à peine supérieur à une heure). L'enquête dakaroise, plus récente, fournit un niveau de mobilité totale dans le bas de cette fourchette, avec un nombre quotidien de déplacements motorisés sensiblement plus faible.

Tableau 4 : Niveaux de mobilité dans quelques villes africaines

Ville	Année	Dépl./hab /jour	Dépl. Motorisé/hab /jour	Référence bibliographique
Abidjan	1981 1988	-- 1,4 ⁽¹⁾	0,9 1,0 (70 %)	Barret (1988) Dcgtx (1989)

Bamako	1983	--	0,9	Barrett (1988)
	1984	1,9	0,7 (39 %)	Barrett (1988)
	1993	3,1 ⁽²⁾	1,3 (42 %)	Pochet et <i>alii</i> (1995)
Dakar	1980	2,0	1,0 (50 %)	Mandon et <i>alii</i> (1991)
	2000	3,2 ⁽²⁾	0,8 (25 %)	Syscom (2001)
Douala	1982	1,3	0,8 (63 %)	Barrett (1988)
Niamey	1985	2,4 ⁽³⁾	1,3 (54 %)	Bceom (1986)
	1996	4,4 ⁽²⁾	1,3 (30 %)	Diaz Olvera et <i>alii</i> (1999)
Ouagadougou	1992	3,9 ⁽²⁾	1,9 (48 %)	Godard et <i>alii</i> (1993)
Yaoundé	1982	2,2	1,0 (44 %)	Barrett (1988)

(1) pour les individus de plus de 8 ans

(2) pour les individus de plus de 13 ans

(3) pour les individus de plus de 6 ans

Ces niveaux de mobilité doivent être comparés avec précaution, en raison des spécificités de chaque ville, mais aussi parce que l'on dispose bien souvent de peu d'informations sur les échantillons d'enquête, les périmètres d'étude ou les méthodes utilisées, voire parce que certains choix méthodologiques ne sont pas compatibles d'une enquête à l'autre et limitent la comparabilité au sein d'une même ville, comme l'ont montré Kane (1999) et Godard (2001) à propos d'études sur Dakar. Ces remarques, qui plaident en faveur d'un effort de normalisation des procédures d'enquête (Godard et *alii*, 2001), expliquent une part des différences de niveaux de mobilité entre les études des années 80 et celles des années 90 : meilleure saisie des déplacements, en particulier lorsqu'ils sont réalisés à pied, absence de la population moins mobile des très jeunes dans les échantillons... Une comparaison plus fouillée des deux enquêtes niaméennes montrerait par exemple qu'en une dizaine d'années la mobilité totale a pratiquement stagné mais que, du fait des effets de la crise économique, la mobilité motorisée a par contre légèrement régressé (Diaz Olvera et *alii*, à par.).

Au delà des écarts entre villes, ces valeurs globales de mobilité dissimulent une forte variabilité des pratiques dans chaque cité renvoyant à l'influence des déterminants socio-économiques (Diaz Olvera et *alii*, 1998).

Hommes et femmes

Quelle que soit la ville, l'écart de mobilité entre hommes et femmes est de plus d'un déplacement quotidien, l'écart dépassant même deux déplacements à Niamey. L'explication de cet écart notable réside dans les modes de vie très différenciés selon le genre. Les activités des hommes s'organisent autour du travail et de la sociabilité, tandis que le rôle de mère et d'épouse assurant le fonctionnement de l'unité familiale structure l'ensemble des activités des femmes, même lorsqu'elles ont une activité professionnelle.

Seule la petite minorité des femmes travaillant dans le secteur moderne (fonction publique ou assimilée, entreprises structurées) présente un comportement moins marqué par ce double rôle. *A contrario*, les hommes inactifs, qu'ils soient âgés et retraités ou jeunes et chômeurs, ne se consacrent que très peu à des déplacements domestiques, hors pratique religieuse.

Tableau 5 : Mobilités masculines et féminines dans les capitales sahéliennes

	Femmes	Hommes
Bamako	2,4	3,7
Ouagadougou	3,2	4,4
Niamey	3,3	5,5

Les normes culturelles qui associent traditionnellement d'une part femme et intérieur et d'autre part homme et extérieur (Sountalma, 1991) conditionnent largement pour chaque genre les espaces fréquentables. Elles se traduisent d'abord par des taux de non mobilité plus élevés chez les femmes, notamment du fait de l'application stricte de certains préceptes religieux : à Niamey, en semaine, une femme sur sept ne quitte pas son domicile de la journée contre moins d'un homme sur vingt-cinq. De plus, les hommes présentent une mobilité spatialement plus complexe, avec des liaisons de type éclaté ou sans aucune extrémité dans le quartier, ce qui s'explique par l'importance du lieu de travail ou d'études comme pôle structurant de la mobilité. Sur l'ensemble des Niaméens ayant effectué au moins un déplacement sans extrémité dans le quartier, 62 % sont actifs (80 % d'hommes) et 20 % sont des scolaires ou étudiants (dont deux tiers d'hommes).

Tableau 6 : Niveaux de mobilités masculines et féminines à Niamey, selon le type de liaison

	Interne	Limitrophe	Radial	Eclaté	Autre	Total
Femme	1,6	0,5	0,4	0,6	0,2	3,3
Homme	2,3	0,6	0,7	1,1	0,7	5,5
Ensemble	1,9	0,6	0,6	0,8	0,4	4,4

Interne, à l'intérieur du quartier d'habitation ; *limitrophe*, entre le quartier d'habitation et un quartier contigu ; *radial*, entre le quartier d'habitation et le centre-

ville ; *éclaté*, entre le quartier d'habitation et un quartier autre que contigu ou en centre-ville ; *autre*, sans aucune extrémité dans le quartier d'habitation.

Aux pesanteurs fonctionnelle et spatiale encadrant les comportements féminins, vient s'ajouter l'inégalité dans l'accès et l'utilisation des modes de transport individuels qui restent largement un privilège masculin. La situation ouagalaise est révélatrice de ces arbitrages internes au ménage : la moitié des femmes ne dispose d'aucun mode de transport individuel, alors que ce n'est le cas que pour un quart des hommes, qui réalisent près de deux tiers de leurs déplacements à l'aide des modes mécanisés, contre deux déplacements sur cinq seulement pour les femmes.

Conséquence de rôles sociaux fortement différenciés, les activités pratiquées comme les espaces fréquentés séparent donc hommes et femmes. Contraintes spatiale et temporelle, captivité modale, apparaissent comme les maîtres mots pour caractériser la mobilité des femmes tandis que la mobilité masculine se décline plutôt en termes de contrainte professionnelle et de souplesse modale, tout au moins chez les plus aisés.

Jeunes, adultes, âgés

Des niveaux de mobilité différenciés apparaissent selon la position dans le cycle de vie. Le profil de variation avec l'âge est très similaire à Bamako et Niamey. Les jeunes bougent le plus, la mobilité quotidienne diminuant régulièrement avec l'âge ; l'écart entre les plus jeunes et les plus âgés est ainsi supérieur à un déplacement. En revanche, à Ouagadougou, le niveau de mobilité reste longtemps assez stable, mais s'effondre chez les plus anciens. Toutefois, la position dans le cycle de vie n'influe pas sur la mobilité de la même manière chez les hommes et les femmes.

Tableau 7 : Mobilités dans les capitales sahéliennes selon la position dans le cycle de vie

	Jeunes (14-18 ans)	Adultes jeunes (19-34 ans)	Adultes âgés (35-55 ans)	Personnes âgées (+ 55 ans)
Bamako	3,5	3,1	2,7	2,2
Ouagadougou	3,8	4,1	3,8	2,2
Niamey	4,8	4,4	4,3	3,6

La mobilité des plus jeunes est initialement très similaire entre filles et garçons, marquée surtout par les activités scolaires. En effet, les jeunes n'ont pas encore acquis entièrement les modèles de comportement propres à

chaque genre dont la construction s'achève au cours de la jeunesse. On observe toutefois déjà une présence plus importante des déplacements liés à la vie domestique chez les filles, au détriment des activités de sociabilité.

Quelques années plus tard, le mariage accentue les différences par rapport au célibat. Pour les femmes, d'ailleurs mariées beaucoup plus jeunes, il induit plus de responsabilités dans le fonctionnement du ménage et débouche sur une diminution de la mobilité, centrée sur des sorties d'ordre domestique. La présence dans le ménage d'une fillette, d'une parente ou d'une domestique permet éventuellement aux femmes adultes de se décharger d'une partie des tâches domestiques et d'accéder à une activité économique. Pour les hommes, qui sont généralement le principal soutien économique du ménage, le mariage se traduit par un accroissement des déplacements professionnels, et un accès plus aisé aux modes de transport motorisés.

Enfin, chez les personnes plus âgées, la mobilité moindre s'explique par les difficultés physiques liées au vieillissement et par la disparition des déplacements professionnels mais aussi par leur position générationnelle leur épargnant certaines activités extérieures, achats pour les femmes, visites pour les hommes. Ainsi, en semaine à Niamey, les personnes âgées atteignent un taux d'immobilité de 20% le jour de l'enquête contre 9 % pour l'ensemble de la population, et la mobilité des 80% est dominée par la sociabilité chez les femmes, la religion chez les hommes, activités qui les amènent à peu sortir de leur quartier.

Actifs et inactifs

La répartition de la population selon le statut d'activité met en évidence des différences sensibles de mobilité entre actifs et inactifs, avec des nuances selon le genre. Tous modes confondus, les actives se déplacent plus que les inactives, mais pour les hommes la différence est presque nulle. Les écarts sont plus marqués si l'on se focalise sur la seule mobilité motorisée. Ainsi, chez les hommes comme chez les femmes, la population active, plus âgée, fait environ 2 fois plus de déplacements mécanisés que la population inactive, plus jeune et surtout dépourvue de revenus.

Tableau 8 : Niveaux de mobilité des actifs et des inactifs niaméens

	Age moyen	Revenu moyen (CFA)	Mobilité totale	Mobilité mécanisée
Femme active	34	45 400	3,7	1,5
Femme inactive	29	1 000	3,1	0,6
Homme actif	37	81 400	5,6	2,5
Homme inactif	26	4 900	5,4	1,2

Une analyse plus désagrégée de ces deux catégories met en évidence des comportements bien plus contrastés. Parmi les actifs de Niamey et de Ouagadougou, les salariés se déplacent plus que les non salariés, la situation étant inverse à Bamako. L'explication tient très largement à des rythmes de travail différents, liés à l'adoption par la fonction publique malienne de la journée continue, alors que les fonctionnaires ouagalais et niaméens bénéficient d'une longue pause pour le déjeuner qui suscite un aller-retour supplémentaire au travail. Parmi la population inactive, les scolarisés connaissent des niveaux de mobilité supérieurs à ceux des autres groupes, les contraintes scolaires dominant leur mobilité. Pour les retraités ou les autres individus se déclarant sans activité, l'absence de contraintes professionnelles ou scolaires se traduit par une faible mobilité. Enfin, au sein de chacun de ces groupes, les écarts de genre observés précédemment se reproduisent, les hommes se déplaçant plus que les femmes à statut d'activité identique.

Tableau 9 : Mobilités dans les capitales sahéliennes selon l'activité professionnelle

	Non salarié	Salarié	Scolarisé	Retraité	Sans activité
Bamako	3,3	2,9	3,7	2,5	2,1
Ouagadougou	3,8	4,8	4,3	2,5	2,9
Niamey	4,2	5,9	5,1	*	3,1

* Echantillon réduit.

Les écarts notables entre groupes extrêmes renvoient d'abord aux impératifs liés à l'activité professionnelle ou scolaire : journée continue ou non, flexibilité des horaires, localisation du lieu de travail ou d'étude, possibilité de s'absenter... A Niamey, par exemple, les déplacements professionnels représentent près des deux tiers de la mobilité des scolaires, la moitié des déplacements des salariés et deux déplacements sur cinq des non-salariés. Mais ces groupes ne se distinguent pas seulement par la prégnance de l'activité professionnelle, mais aussi par leurs revenus moyens. A Ouagadougou, des plus pauvres aux plus riches, le budget-temps s'accroît d'un tiers et le nombre de déplacements des deux tiers, ce qui traduit la réalisation d'un plus grand nombre d'activités, d'ailleurs essentiellement liées au travail hors du domicile. Or, parallèlement, le budget-distance est multiplié par trois et le nombre de déplacements mécanisés par près de quatre. En effet, les activités sont pratiquées dans des lieux de plus en plus éloignés du domicile. C'est bien sûr le cas du travail pour lequel le centre-ville prend un poids accru, mais aussi celui de la sociabilité qui, concentrée

sur le voisinage chez les plus pauvres, se diffuse largement dans les divers secteurs de la ville chez les plus riches grâce au recours à des modes mécanisés de plus en plus rapides.

Un emploi signifie aussi une diversification du réseau de relations et par là, une incitation supplémentaire à des activités de sociabilité. Néanmoins, ce dernier aspect doit être considéré avec prudence. En effet, un réseau de relations est simultanément une ressource et une contrainte vis-à-vis de la mobilité : ressource, parce qu'il y a là motif à se déplacer pour rencontrer les autres membres du réseau ; contrainte, parce que ce réseau doit être périodiquement entretenu, ce qui implique une mobilité dont les formes ne seront pas nécessairement choisies.

Habiter au centre ou en périphérie

Parallèlement au niveau de ressources individuelles, la localisation de la résidence exerce son effet sur les pratiques de déplacement, comme on peut le voir dans le cas de Niamey : en périphérie, les pauvres font près de deux déplacements de moins que les riches ; dans les quartiers centraux, où les équipements sont plus denses et les distances plus courtes, l'écart se réduit à 1,5 déplacement. Mais les écarts entre groupes portent plus encore sur la structure de la mobilité, affectant par exemple la répartition entre mobiles de proximité et mobiles au long cours, c'est-à-dire l'opposition entre un usage de l'espace limité aux zones proches du foyer et une pratique étendue à l'ensemble de la ville.

Tableau 10 : Mobilité spatiale à Niamey, selon le lieu de résidence

	Mobiles de proximité			Mobiles au long cours		
	%*	Mobilité	% à pied	%*	Mobilité	% à pied
<i>Pauvres</i>						
Centre	30	3,9	97	58	5,1	71
Périphéries loties	43	4,0	95	48	4,6	59
Périphéries non loties	48	4,4	98	35	5,2	67
<i>Riches</i>						
Centre	14	4,3	79	79	6,2	43
Périphéries loties	17	5,2	67	76	6,6	27
Périphéries non loties	25	5,2	77	71	6,6	39

* Pourcentage en ligne : parmi les pauvres habitant le centre, 30 % sont des mobiles de proximité et 58 % des mobiles au long cours, le reste correspondant aux individus ne s'étant pas déplacés.

Les résidents du centre apparaissent comme les citoyens les plus ouverts sur la ville, mais les pauvres y demeurent moins mobiles et plus dépendants de la marche que les riches. Plus l'habitat est éloigné du centre, plus les citoyens demeurent cantonnés dans leur quartier. Cet effet concerne l'ensemble de la population. Toutefois les ressources économiques des habitants riches leur permettent de se soustraire plus facilement à la contrainte spatiale, ce qui n'est pas le cas des pauvres. La moitié de ceux localisés dans des périphéries non loties, principalement des inactifs (ou plutôt des inactives !), ont une mobilité de proximité, dominée par la marche. A l'inverse, la mobilité au long cours qui correspond aux modes motorisés, concerne majoritairement des actifs ou des scolaires, contraints à des distances élevées pour accéder à leur lieu de travail ou d'étude. Cependant, le statut d'actif ne rime pas nécessairement avec une mobilité au long cours : la majorité des actifs pauvres travaille dans une zone assez proche de son lieu de résidence, un sur quatre travaillant même à domicile (artisans, petits commerçants, ou encore, dans les périphéries loties, personnel de maison vivant chez son employeur).

Pour les citoyens aux revenus faibles ou inexistantes, la centralité du lieu de résidence permet donc de s'affranchir, en partie, des contraintes financières de la mobilité quotidienne. Densité importante en emplois, en commerces et en logements rendent réalisables des activités variées, les distances raisonnables à pied évitant de faire trop souvent appel aux coûteux modes motorisés. Ce n'est pas le cas des périphéries, surtout non loties, dans lesquelles la pauvreté des résidents est renforcée par le sous-équipement des quartiers et par l'éloignement limitant les activités réalisables en ville.

Conclusion

L'examen des situations de Bamako, Ouagadougou et Niamey a montré qu'au delà d'écarts, parfois importants, dans les niveaux de mobilité, des régularités structurelles fortes étaient également présentes. Régularités en ce qui concerne les principaux traits des déplacements, à l'exception notable de la répartition modale. Mais régularités, aussi et surtout, dès lors qu'il s'agit de repérer les déterminants socio-économiques majeurs des comportements. C'est en effet autour des trois segmentations du genre, de l'âge et du pouvoir économique, approché ici de manière rudimentaire à l'aide du statut d'activité, que se structurent les pratiques de mobilité quotidienne : toutes choses égales par ailleurs, les femmes se déplacent moins (moins de déplacements, mais aussi moins loin, moins vite, moins confortablement...) que les hommes, les inactifs moins que les actifs ou les étudiants, les personnes âgées moins que les adultes... Ces effets sont de plus cumulatifs et peuvent par ailleurs être nuancés par la prise en compte d'autres facteurs : on

a vu ainsi que la localisation du domicile en périphérie accentue les contraintes pesant sur les individus, et tout particulièrement sur les pauvres pour qui l'accès à la ville est limité tant par le recours pénible à la marche que par un usage réduit des transports collectifs du fait des effets conjugués de leur faible solvabilité et des lacunes de l'offre.

Une autre régularité forte apparaît nettement dans les trois villes étudiées, l'importance des activités de sociabilité qui ne sauraient être assimilées à des loisirs, selon le modèle des pays du Nord. Pour tous ceux pour lesquels l'individualisme n'est ni possible, ni souhaitable, c'est-à-dire la quasi-totalité de la population, les visites à des parents ou à des amis comme la participation à des événements collectifs (baptêmes, mariages, funérailles...) sont une nécessité afin de rester un membre à part entière de la société et ne pas être écarté de la protection sociale communautaire (Marie, 1997). De tels actes se situent alors dans le registre des obligations et le temps qui y est consacré peut difficilement être assimilé à un temps libre, un temps de distraction. Il est, au sens plein du terme, vital pour l'individu, comme d'ailleurs le redécouvrent depuis quelques années la Banque mondiale et les organisations internationales qui cherchent à mettre l'accent sur le rôle de la solidarité populaire pour lutter contre les effets sociaux négatifs des plans d'ajustement. Mais ces filets de sécurité paraissent de plus en plus fragiles, surtout dans les périphéries les plus récentes et les plus éloignées qui concentrent les citadins les plus pauvres,

Le cadrage que nous avons présenté des pratiques de déplacement des citadins était nécessairement partiel, parce que les villes considérées se situent toutes en Afrique de l'Ouest ce qui amène à s'interroger sur l'extension des analyses présentées. On relèvera néanmoins que les principaux déterminants des comportements de déplacement renvoient aux "trois coupures principales qui délimitent les sociétés (...) : les frontières tracées selon le sexe, l'âge et le système d'inégalité dominant" (Balandier, 1985 : 26) et qu'ils doivent donc conserver une certaine pertinence dans les autres contextes d'Afrique de l'Est ou australe. Partiel également car on sait que les évolutions urbaines rapides peuvent modifier les facteurs de mobilité, ce qui soulève des interrogations sur leurs perspectives d'évolution. On en relèvera deux.

Les habitants actuels ont une histoire urbaine spécifique. Bon nombre sont des migrants plus ou moins récents n'ayant connu que le milieu villageois avant l'installation en ville. Leur perception de l'espace comme leurs modes de vie, et donc leurs pratiques de déplacement, restent largement conditionnés par ce vécu antérieur (Clément, 2000). Or, les migrations rural-urbain se ralentissent, le poids de ces catégories diminuera au sein de l'ensemble de la population. Quel sera l'effet sur les besoins de mobilité, lorsque les générations les plus âgées, imprégnées du modèle villageois,

auront été remplacées par des citadins plus jeunes, plus ancrés dans le milieu urbain ?

L'extension des villes est essentiellement horizontale et certains espaces périphériques abritent des populations particulièrement démunies, ayant de grandes difficultés à franchir les limites du quartier. A l'opposé, on voit apparaître, moins toutefois en Afrique subsaharienne que dans d'autres contextes du Sud (et du Nord !), des enclaves réservées aux plus riches, très bien équipées mais totalement coupées du milieu environnant. Comment alors gérer ce risque d'une ville éclatée en quartiers peu et mal reliés, d'un repli des habitants sur leur quartier de résidence ?

Références

- Balandier, Georges (1985), *Anthropo-logiques*, Paris, LGF, 320 p. (Coll. Le livre de poche, Biblio essais).
- Certu (1998), *L'enquête ménages déplacements*, Lyon, Certu, 296 p.
- Barrett, Richard (1988), *Urban Transport in West Africa*, World Bank, 125 p. (Coll. WB Technical Paper n° 81, Urban Transport Series).
- Bceom (1986), *Etude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey. Phase II. Rapport final*, Direction des Transports du Niger, 116 p. + annexes.
- Clément, Cécile (2000), *Espaces de vie, espaces en ville. Parcours migratoires, représentations et pratiques de l'espace urbain à Niamey*, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 354 p. (thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques).
- Dcgtx (1989), *Enquêtes ménages 1988 à Abidjan. Plan de transport de l'aire métropolitaine d'Abidjan*, vol IV, Abidjan, Banque Mondiale, République de la Côte d'Ivoire, 219 p. + annexes.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal (1998), *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Let, 170 p. (Coll. Etudes et Recherches).
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal (1999), *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, Lyon, Let, 126 p. + annexes.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal (à paraître), *Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey*, in Y. Bussière, J. L. Madre (éds.) *Démographie et demande de transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, Economica.
- Godard Xavier (2001), *Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar*, in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, pp. 15-41.

- Godard, Xavier (dir.) et alii (1993), *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, Rapport pour le Ministère français de la Coopération, Ouagadougou-Arcueil-Lyon, Cedres-Inrets-Let, pag. mult.
- Godard Xavier, Diaz Olvera Lourdes, Dieng Amadou, Kane Cissé (2001), *Guide méthodologique pour la réalisation d'une enquête-ménage de mobilité dans une ville en développement*, Rapport Sitrass, 114 p.
- Kane, Cissé, (1999), *Représentations spatiales et mobilités des jeunes à Dakar*, Utrecht (Pays Bas), Faculty of Geographical Sciences Utrecht University, 231 p. (Coll. Nederlandse Geografische Studies, n°257).
- Marie, Alain (éd.) (1997), *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, 440 p. (Coll. Hommes et Sociétés).
- Mandon, Béatrice ; N'Diaye, Malick ; Seck, Assane (1991), *Politiques de transport urbain en Afrique Sub-Saharienne. Etude de cas de Dakar*, Arcueil, Inrets-Sitrass, 79 p. + annexes.
- Orfeuil, Jean Pierre (2000), *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Arcueil, Inrets, 146 p. (Coll. Synthèse Inrets n° 37).
- Pochet, Pascal et alii (1995), *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, Rapport pour le Ministère français délégué à la Coopération, Let-Inrets-Aretrans, Lyon-Arcueil, Sitrass, 170 p.
- Sountalma, Zeinabou (1991), *Espace et pratiques de l'habitat urbain. La concession à Niamey (Niger)*, Thèse de doctorat, Histoire et Civilisation, Paris VII, 304 p. + annexes.
- Syscom (2001), *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (Emsu) 2000*, Rapport pour le Cetud, 201 p.